Nr 13 (34)

Za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI — Warszawa 15 — 31 lipca 1950 — Cena 20 zł.

PLAN WYKONANY

Narodowy Plan Gospodarczy w II kwartale 1950 r. został wykonany z nadwyżką. Poważny wzrost produkcji przemysłowej w/g ilości kształtuje się w dziedzinie przemysłu motoryzacyjnego następująco:

ciągniki 162%

samochody ciężarowe 374%

motocykle 158%

Polska klasa robotnicza zwycięsko realizuje plan budowy fundamentów socjalizmu w naszym kraju, buduje potęgę naszej ojczyzny miłującej pokój, godnie odpowiada na zbrodnicze zakusy imperialistów amerykańskich.

6 LAT ZWYCIĘSTW W MARSZU DO SOCJALIZMU

22 LIPCA 1944 roku Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego ogłosił swój historyczny Manifest, który otworzył przed narodem polskim nowy etap jego dziejów. Ogłoszona reforma rolna, nacjonalizacja przemysłu, ujęcie władzy przez robotników i chłopów dały możność polskiej klasie robotniczej wkroczenia na drogę postępu, dokonania głębokich przemian społecznych i zapewnienia krajowi niespotykanego dotychczas rozkwitu ekonomicznego.

TO też dzień 22 lipca święcimy jako wielki dzień odrodzenia naszej ojczyzny, a zarazem dzień rewolucji, która zmieniła losy Polski.

Ze szczególnym uczuciem myślimy w tym dniu o naszym wielkim przyjacielu i nauczycielu — Związku Radzieckim, o jego drogim dla każdego z nas wodzu Józefie Stalinie. To właśnie pomoc Związku Radzieckiego w najtrudniejszym dla nas okresie, gdy naród polski krwawił pod zbójecką okupacją hitlerowską, pomoc okazana bezinteresownie, pozwoliła na skupienie wszystkich sił najlepszych synów Polski dla wywalczenia i ugruntowania niepodległości ojczyzny. Pomoc ZSRR pozwoliła naszym armiom u boku bohaterskiej Armii Radzieckiej przejść zwycięsko szlak bojowy aż do Berlina.

MINEŁO 6 lat Polski Ludowej. Dzięki wskazaniom Manifestu PKWN wywalczyliśmy i ugruntowaliśmy niepodległość. Wykonaliśmy przedterminowo Plan Trzyletni. Rozrósł się nasz przemysł, przekraczając znacznie produkcję przedwojenną. W ślad za rozwojem przemysłu dźwignęło się z wiekowego zacofania rolnictwo, które coraz zdecydowaniej zdąża do postępowych form gospodarki.

POLSKA klasa robotnicza pod przewodem awangardowej siły narodu — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — rozpoczęła realizację Planu Sześcioletniego, mającego zbudować fundamenty socjalizmu w naszym kraju. Twarde dłonie polskiego robotnika i chłopa wykuwają w codziennym trudzie lepszą przyszłość ojczyzny. Więcej węgla, więcej stali, więcej izb, więcej materiałów, więcej chleba da chłop i robotnik, wzmacniając tym siłę naszego ludowego państwa i przyspieszając nasz marsz do socjalizmu.

Zrozumieliśmy dobrze, że walka o socjalistyczne budownictwo — to walka o pokój. Że budując socjalizm, potęga i dobrobyt naszej ludowej ojczyzny dajemy jak największy wkład we wzrost sił obozu pokoju. Dlatego właśnie hasła: — „Budujemy socjalizm — walczymy o pokój" stały się dziś treścią życia narodowego polskich mas pracujących.



MY, żołnierze Odrodzonego Wojska Polskiego, żołnierze Służby Samochodowej z dumą i zachwytem patrzymy na wspaniały dorobek klasy robotniczej. Z niej bierzemy przykład w naszej służbie. Zgodnie z pierwszomajowym rozkazem Marszałka Rokossowskiego podnosimy na wyższy poziom naszą świadomość polityczną, uczymy się lepiej władać nowoczesnym sprzętem, wzorując się na osiągnięciach Armii Radzieckiej. Dlatego mocniej ujmujemy broń. Sprawniej prowadzimy nasze samochody. Lepiej i staranniej konserwujemy i eksploatujemy powierzone nam pojazdy mechaniczne.

I dzisiaj w 6 rocznicę ogłoszenia Manifestu PKWN-u, gdy lud polski buduje socjalizm, gdy walczy o pokój przeciwko imperialistycznym zbrodniarzom wojennym — my, żołnierze kroczymy wspólnie z nim.

(Strz.)



NOWI LUDZIE

Silna i sprawna motoryzacja to przede wszystkim dobre, wysoko wykwalifikowane kadry. Odrodzone Wojsko Polskie, stojące nieugięcie na straży naszych zdobyczy demokratycznych i w walce o pokój, rozwija nieustannie poziom wyszkolenia technicznego i taktycznego Służby Samochodowej. Oficerska Szkoła Samochodowa, stała się dziś kuźnią kadr — przyszłych dowódców naszej Służby. Toteż kandydatów do OSS wysuwają jednostki samochodowe spośród swych najlepszych żołnierzy. Ich robotnicze i chłopskie pochodzenie gwarantuje nam, że wypełnią oni należycie wszystkie obowiązki oficera ludowego wojska.

REALIZUJEMY ZOBOWIĄZANIA

Kierowcy i mechanicy samochodowi j.w. 3263 z radością witają nowymi sukcesami Święto Odrodzenia. Doskonały sprzęt produkcji radzieckiej, czechosłowackiej i nasze własne samochody powierzone jednostce otoczone są należytą fachową opieką. Dziś możemy śmiało stwierdzić, że żołnierze naszego ludowego wojska dobrze zrozumieli dlaczego o sprzęt należy dbać. Świadomość ta pomaga kierowcom i mechanikom do utrzymania pełnej gotowości technicznej całego parku. Ułatwia wykonanie trudnych zadań, stojących przed nowocześnie uposażoną Służbą Samochodową Odrodzonego Wojska Polskiego.

Toteż dobrze wypełnia st. szereg. Jerzy Olender Pierwszomajowy rozkaz Ministra Obrony Narodowej. Jako kierowca jednostki, któremu został powierzony doskonały samochód radzieckiej produkcji GAZ-51, przoduje nadal, a za wzorowe pełnienie służby został wyróżniony w dniu Święta Klasy Robotniczej.

Mechanicy st. szer. Kazimierz Wróblewicz i st. szer. Henryk Grynder troskliwie przeglądają wszystkie zespoły i mechanizmy samochodu Skoda - 1101. Każde, najmniejsze nawet uszkodzenie, zostanie przez nich zauważone i w porę usunięte. To właśnie im zawdzięcza jednostka sprawność wielu samochodów.

CZYN LIPCOWY NASZEJ SŁUŻBY

Dla uczczenia Święta 22 Lipca szereg jednostek służby samochodowej podjęło nowe zobowiązania, solidaryzując się z klasą robotniczą kraju, która wspaniałymi osiągnięciami wita Święto Odrodzenia.

Kierowcy i mechanicy oraz inni pracownicy zadeklarowali lepsze opanowanie wiedzy technicznej i taktycznej naszej służby, podniesienia poziomu eksploatacji wojskowego sprzętu motoryzacyjnego, zwiększenie dyscypliny żołnierskiej, i powiększenie oszczędności. I tak żołnierze jednostki, w której z-cą dowódcy do spraw technicznych jest oficer Czubernat wykonali do dnia 12 lipca 4 tablice z rysunkami przekrojowymi zespołów samochodu ZIS-150 oraz stół plastyczny dla swej sali motoryzacyjnej. Podoficerowie i żołnierze J. W. 3263 postanowili przedłużyć okres międzynaprawczy powierzonych im samochodów oraz zwiększyć oszczędność paliwa.

Kierowcy jednostki oficera Pogorzelskiego wykonali we własnym zakresie przed terminowo szereg robót na terenie stacjonowania w okresie letnim. Również w jednostkach dowodzonych przez oficerów Trybę, Spolitakiewicza, Motałygę i Całego na terenie wspólnie zorganizowanego parku samochodowego zostało wykonanych wiele prac przed terminowo, stawiając te urządzenia za wzór dla innych jednostek.



Przyszły oficer

Organizacja ZMP-owska naszej jednostki wysunęła syna małorolnego chłopa, starszego szeregowca Machurę Juliana na kandydata do Oficerskiej Szkoły Samochodowej.

To zaszczytne wyróżnienie spotkało st. szer. Machurę za wzorowe i przykładne wypełnianie obowiązków żołnierza służby samochodowej, za co został a vansowany i wielokrotnie wyróżniony w rozkazach dowództwa.

Dzisiaj st. szer. Machura pogłębia wiadomości polityczne fachowe i ogólnowojskowe, aby być dobrze przygotowanym do nowego etapu w swym życiu.

Dlatego jesteśmy zadowoleni, że nasz kolega będzie oficerem Ludowego Wojska.

szer. Słodowy Kazimierz

Syn hutnika będzie oficerem

W jednostce samochodowej, której dowódcą jest kpt. Sochaczewski pracuje z żołnierskim entuzjazmem syn hutnika śląskiego, wzorowy podoficer sierż. Rosa Ryszard.

Na każdym odcinku pracy zawodowej i społecznej widzi się wielu podoficerów bezpośrednich przełożonych i wychowawców żołnierzy. Wśród nich przoduje sierż. Rosa.

Wzorową i przykładną postawą, aktywnością w życiu żołnierskim, cieszy się zaufaniem i autorytetem wśród kolegów i przełożonych. ZMP-owcy doceniając jego pracę, wybrali go do Zarządu ZMP w jednostce samochodowej.

Dzisiaj sierż. Rosa pragnie zostać oficerem Polskich Sił Zbrojnych. Nieustannie pogłębia swe wiadomości polityczne i ogólnowojskowe, chcąc być dobrze przygotowanym do pełnienia zaszczytnej służby w murach szkoły oficerskiej.

kpr. Gaworski Feliks
J. w. 3263



St. szereg. Machura Julian

sierż. Rosa Ryszard

Wzorując się na doświadczeniach Armii Radzieckiej

Będziemy czujnie pełnić służbę

na punktach kontrolnych

Wspaniałe swe osiągnięcia w okresie walki z faszystowskim najeźdźcą zawdzięcza służba samochodowa Armii Radzieckiej, a także I i II AWP w dużej mierze doskonałemu działaniu służby regulacji ruchu.

Również i dziś, gdy rozkaz 1. majowy Marszałka Rokossowskiego nakazuje nam stałą gotowość bojową, gdy cała nasza służba przystąpiła do wzmożonej walki o podniesienie dyscypliny użytkowania samochodów — dobra praca punktu kontrolnego ma zasadnicze znaczenie dla sprawnego działania wojskowego transportu samochodowego i wypełnienia przezeń zadań stawianych przez dowództwo.

Od obsługi punktu kontrolnego zależy bowiem czy niesprawny technicznie samochód, mogący spowodować opóźnienie lub niewykonanie zadania, a nawet katastrofę nie opuści terenu obozu, czy nasze ludowe wojsko nie poniesie straty materialnej z powodu niepotrzebnego wyjazdu samochodu nie wyposażonego we właściwe dokumenty, z niedziałającym licznikiem lub o wyglądzie zewnętrznym, mogącym przynieść ujmę naszej służbie.

Znaczna większość obsług punktów kontrolnych zrozumiała spoczywające na nich poważne zadania. Rozumieją znaczenie swej pracy dla gotowości bojowej wojska i sprawnego działania służby samochodowej plut. Martela i kan. Ceglarek, którzy otrzymali pochwały od dowódcy jednostki za wzorową czujność godną żołnierza Ludowego Wojska.

Zrozumieli kpr. Matkowski i st. szer. Kobus, dokładnie sprawdzający stan techniczny i dokumenty oraz wielu innych żołnierzy służby samochodowej, pełniących wzorowo swą odpowiedzialną służbę na punktach kontrolnych.

Zdarzają się jednakże jeszcze wypadki nie zrozumienia ważności zadań punktu kontrolnego. I tak kan. Frączek podczas pełnienia służby nie opuszcza szlabanu, co pozwoliło że jeden z samochodów przejechał punkt bez sprawdzenia.

Strz. Wyporek przejawił brak czujności żołnierskiej, wypuszczając w drogę, bez kontroli samochodu, który już raz kontrolował przy poprzednim jego wyjeździe. Samochód zaś był niesprawny technicznie. Szer. Biliński i Janczarek podczas swej służby na punkcie kontrolnym nie sprawdzali zaplombowania liczników oraz zapisu stanu licznika do rozkazu wyjazdu wskutek czego kontrola drogowa zatrzymała 2 samochody z nieformalnymi rozkazami wyjazdu i niezaplombowanymi licznikami umożliwiającymi nadużycia.

Wzorowe pełnienie służby na punkcie kontrolnym tak, jak pełnią ją liczni wyróżnieni żołnierze służby samochodowej możliwe jest wówczas, gdy dokładnie znamy nasze obowiązki. Zapoznajmy się więc z nimi wszyscy szczegółowo.

W pierwszym rzędzie w czasie pełnienia służby obowiązuje nas żołnierska czujność. **Szlaban winien więc być zawsze zamknięty**, a obsługa punktu **znajdować się w pełnej gotowości do zatrzymania nadjeżdżających pojazdów.**

Z chwilą nadjechania pojazdu na punkt zatrzymujemy go i kierujemy na prawą stronę drogi **nie podnosząc szlabanu.**

W pierwszym rzędzie sprawdzamy **sprawność techniczną** zatrzymanego samochodu, zwracając szczególną uwagę na działanie hamulców (nożnego i ręcznego), świateł (szosowe, zmiana i stop) oraz sygnału.

Z kolei **przystępujemy do badania dokumentów**, sprawdzając: prawo jazdy kierowcy (czy jest on uprawniony do prowadzenia pojazdu danego typu), rozkaz wyjazdu (zwracając szczególną uwagę na okres ważności, podpisanie przez d-cę jednostki oraz oficera stwierdzającego gotowość techniczną) wpisanie ilości zatankowanej benzyny i smarów oraz stan licznika przed wyjazdem oraz posiadanie książki samochodu.

Po zbadaniu dokumentów sprawdzamy **działanie licznika**, plombę na lince licznika oraz **zewnętrzny stan samochodu**, szczególną uwagę zwracając na **stan numerów rejestracyjnych, ich czytelność i przymocowanie.**

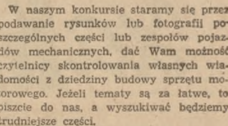
Kończąc kontrolę winniśmy sprawdzić **prawidłowość załadowania** (nieprzeciążenie samochodu).

Wyniki kontroli po jej zakończeniu wciągamy **do książki kontroli samochodów**, znajdującej się na punkcie kontrolnym.

Czujność żołnierska nakazuje nam również, aby w wypadku, gdy samochód po raz wtóry wyjeżdża z parku, nie polegać na przeprowadzonej już poprzednio kontroli lecz zbadać go powtórnie.

Dobra czujność czynności na punkcie kontrolnym oraz czujne i zdyscyplinowane ich wykonywanie w codziennej służbie, przyczyni się, iż aktywnie wzmożemy dyscyplinę eksploatacji samochodów i gotowość bojową — a więc zrealizujemy rozkaz Marszałka Rokossowskiego.

Z. W.



Nasz konkurs

W naszym konkursie staramy się przez podawanie rysunków lub fotografii poszczególnych części lub zespołów pojazdów mechanicznych, dać Wam możność czytelnicy skontrolowania własnych wiadomości z dziedziny budowy sprzętu motorowego. Jeżeli tematy są za łatwe, to piszcie do nas, a wyszukiwać będziemy trudniejsze części.

To co pokazujemy Wam dzisiaj, jest chyba załatwe, na pewno wszyscy wiedzą od razu, że to jest ..., na co macie wątpliwości, no to nieładnie, przecież to jeden z najbardziej znanych zespołów. Jeżeli naprawdę nie wiecie to szukajcie na stronie 3

WYKOPY — POLOWE GARAŻE

W warunkach bojowych zasadniczym zadaniem żołnierza-kierowcy jest umieć uchronić swój samochód od niszczącego działania nieprzyjaciela z ziemi i powietrza

1

oraz szkodliwych wpływów atmosferycznych, jak: długotrwałego naświetlania przez słońce, deszczu, śniegu itp.

Żołnierze Służby Samochodowej Armii

2

Radzieckiej w okresie wojny z faszystowskim najeźdźcą zastosowali powszechnie dla chronienia samochodów i traktorów garaże ziemne różnych typów w zależności od warunków terenowych.

3

Garaże te zwane inaczej wykopami chroniły całkowicie samochód, a przy dobrym zamaskowaniu całkowicie uniemożliwiały odkrycie ich przez nieprzyjacielskie lotnictwo — głównego wroga transportu samochodowego.

4

Oto cztery zasadnicze rodzaje wykopów. Poznajemy ich budowę, aby gdy otrzymamy zadanie ćwiczebne ukryć nasze samochody, móc je bez trudności wykonać.

WALCZYMY z wypadkami

Nasi korespondenci donoszą

Względy bezpieczeństwa korzystających z dróg publicznych jak i poszanowanie taboru samochodowego, nakłada na kierowcę obowiązek ścisłego przestrzegania przepisów szybkości nie tylko w miastach ale i za miastem. Niestety zapomniał o tym całkowicie kierowca samochodu ciężarowego GMC.

Wypadek ten, tak jak i wiele innych, spowodowany został przez niedbałość kierowcy i lekceważenie stanu ogumienia w połączeniu z przekroczeniem ładowności i dozwolonej szybkości na drogach otwartych.

Samochód GMC, o nośności 2,5 tony, załadowany 4 tonami chemikalii do garbowania skór, jechał drogą o nawierzchni twardej (klinker) z szybkością około 80 km/godz. Wóz miał do przebycia drogę przeszło 240 km i znajdował się już od 1,5 godziny w nieprzerwanej jeździe. Obok kierowcy siedział konwojent, nie znający się zupełnie na sprawach samochodowych jak i na przepisach drogowych. W pewnym momencie na szosie, o szerokości 8 mtr. ukazał się jadący z przeciwnej strony samochód ciężarowy z przyczepką, naładowany towarem. Kierowca tamtego wozu trzymał się swej strony jezdni, pozostawiając swą lewą stronę wolną. Kierowca wozu GMC, nie zachowując należytej ostrożności, nie zwolnił przed momentem wymijania i z niezmienną szybkością około 80 km/godz. zjechał na prawą krawędź drogi, prawymi kołami poza utwardzoną nawierzchnię. Trzeba dodać, że obok klinkeru znajdował się pas ziemi, bardzo nierówny, pokryty trawą i w niektórych miejscach luźno leżącymi kamieniami. Tuż za tym rów, nie przekraczający głębokością 70 cm, i obsadzony na drugiej krawędzi kilkudziesięcioletnimi drzewami.

W momencie wymijania wozów, prawe przednie koło GMC trafiło prawdopodobnie na kamień i rozgrzana opona „wystrzeliła" tak nagle, że wóz momentalnie prawą stroną zjechał do rowu. Beczki luźno ustawione zaczęły się wysypywać na pole, przez co wóz nie uległ przewróceniu na bok. Szybkość 80 km/godz. spowodowała, iż wóz jadąc połową w rowie przebył na hamowanych kołach około 35 metrów i zatrzymał się na drzewie. Skrócenie drogi hamowania nastąpiło dzięki temu, że tak przedni jak i tylne mosty napędowe „orały" brzeg rowu. W momencie uderzenia o drzewo uległa zmiażdżeniu prawa strona wozu do samego przodu aż do skrzyni ładunkowej. Oczywiście najbardziej zniszczona została budka kierowcy, w której konwojent zginął na miejscu w rezultacie zmiażdżenia głowy i klatki piersiowej, a kierowca odniósł tak poważne obrażenia głowy, prawego boku i klatki piersiowej, że zmarł w ciągu 2 godzin.

Komisja Prokuratury badając stan prawej przedniej opony stwierdziła, że posiadała ona dwie ciemne smugi od wewnątrz, świadczące o odparzeniu, oraz 4 przebicia po gwoździach lub innych ostrych przedmiotach niezawulkanizowane. W tym stanie rzeczy opona ta nie nadawała się wogóle do naprawy, a tym mniej do jazdy, przeciążonym wozem z nadmierną szybkością. Sprawdzone ciśnienie w pozostałych gumach wykazywało odchylenia od przepisanego dla gum 7,50 × 20, wynoszącego 3,85 atm. — dochodzące od 1,5 atm. za mało do 2,1 atm. za dużo.

Taki tragiczny rezultat jazdy został spowodowany następującymi przekroczeniami:

1. Niedbałość kierowcy o stan ogumienia i nieprzestrzeganie odpowiedniego ciśnienia.
2. Wyjazd w drogę, w upalny dzień bez sprawdzenia ciśnienia i w dodatku przeładowanym wozem.
3. Nieprzestrzeganie przepisanej szybkości dla wozów ciężarowych wynoszącej 60 km/godz. (przy ciężarze łącznym ponad 3,5 ton).
4. Niezachowanie odpowiedniej ostrożności przy wymijaniu.

Pamiętaj więc, że nie tylko sposób Twej jazdy i zachowanie, ale i przygotowanie wozu w garażu, decydują o życiu Twoim i bliźnich.

ALKOHOL I DROGA HAMOWANIA

Zdarzają się jeszcze wypadki prowadzenia samochodów lub motocykli przez nietrzeźwych kierowców. O konsekwencjach ze strony prawnej kodeksu karnego, nie trzeba chyba przypominać. Ale, aby zniknęły wreszcie nierozsądne powiedzenia w rodzaju: „jeden kieliszeczek nie zaszkodzi", lub „i tak będę jechał ostrożnie", podajemy te dwa rysunki obrazujące w sposób przejrzysty, rezultaty właśnie tylko „jednego kieliszka".

Na rysunku pierwszym, kierowca trzeźwy i reagujący dość szybko, przejechał odcinek „b" od momentu zobaczenia rowerzysty wyjeżdżającego z prawej przecznicy do rozpoczęcia hamowania, w rezultacie zahamował przed rowerzystą. Do wypadku więc nie doszło.

Na rysunku drugim natomiast, mamy drogę przebytą w czasie trwania reakcji powiększoną o 17% wskutek działania alkoholu u tego samego kierowcy. Późniejsze rozpoczęcie hamowania, przedłużyło jego drogę tak, iż samochód najechał na rowerzystę.

Pamiętaj! alkohol to twój największy wróg. Walcz z nim i z tymi co go popierają.

Polowa parkowa stacja obsługi

Działalność parkowej stacji obsługi w warunkach polowych ma za zadanie zapewnić pełną techniczną sprawność taboru motorowego, zagwarantować minimalne zużycie paliwa i olejów, oraz jak najwcześniejsze rozpoznawanie i usuwanie uszkodzeń, powodujących przedwczesne zużywanie się zespołów i części. Zadania te, tak ważne ze względu na dobro służby samochodowej, muszą być wykonywane w lepszych lub gorszych warunkach lokalnych, jakie stważa przed dowódcą stacji obsługi, miejsce zakwaterowania lub postoju jednostki.

Techniczna obsługa pojazdów motorowych składa się jednak zawsze z następujących podstawowych czynności:

1. uzupełnienie oleju,
2. zewnętrzna kontrola sprzętu,
3. smarowanie i uzupełnianie zespołów płynami lub olejem,
4. sprawdzenie i dociąganie śrub i nakrętek,
5. kontrola stanu technicznego zespołćw i części,
6. regulacja mechanizmów i kontrola instalacji elektrycznej,
7. sprawdzanie i oczyszczanie filtrów i osadników,
8. wymiana drobnych części bez rozbierania zespołów,
9. określanie zdolności lub niezdolności do dalszej eksploatacji.

Aby czynności te, przy odpowiednim zestawie narzędzi, mogły być sprawnie wykonywane, podział prac i skład załogi winien być następujący:

1. dowódca stacji obsługi obiera odpowiednie miejsce na urządzenie stacji, dba o celowe wykonanie stanowisk roboczych, kontroluje przebieg prac, stan narzędzi, tok napraw i ustala z mechanikami defektację sprzętu.
2. Spawacz dokonuje spawania metali, w miejscach pęknięć, złamań jak również i nadlewa zużyte powierzchnie. Współpracuje z blacharzem, nagrzewa elementy do prostowania i spawa miejsca wskazane przez blacharza.
3. Ślusarze-mechanicy wykonują wszystkie prace ślusarskie konieczne do usunięcia drobnych uszkodzeń, wymieniają zużyte części na nowe i sprawdzają elementy zespołów i mechanizmów.
4. Blacharz zajmuje się naprawą chłodnic, lutowaniem rurek i przewodów paliwa, oleju itp. naprawia pływaki w gaźnikach. Jego zadaniem jest również usuwanie zewnętrznych uszkodzeń części blaszanych nadwozia.
5. Elektryk —sprawdza i usuwa stwierdzone uszkodzenia w instalacji elektrycznej, kontroluje ładowanie akumulatorów.

Podstawą działania stacji obsługi jest zasadą, że po powrocie samochodu z drogi nie wolno wprowadzać go do parku postoju, zanim nie zostanie wykonany jego przegląd.

Zrozumiałe, że przestrzeganie tej reguły jest jak najbardziej korzystne tak dla stanu technicznego sprzętu jak i dla systematyczności pracy stacji. Wyznaczony czas na przegląd, nie licząc ewentualnego usunięcia drobnych uszkodzeń i mycia samochodu, zezwala na jak najbardziej planowe eksploatowanie taboru, jak również daje gwarancję nie przeciążania nagłymi pracami naprawczymi załogi stacji obsługi.

Jakość i łatwość przeprowadzanych robót usunięcia uszkodzeń w/g ustalonej defektacji przez dowódcę stacji zależna jest w dużej mierze od jego inicjatywy i umiejętności. Wykonanie np. specjalnej rampy naprawczej lub kanałów remontowych, ułatwia w bardzo dużym stopniu pracę. Przygotowanie odpowiedniego stanowiska do mycia samochodów i zmieniania oleju, jak również i spryskiwania podwozi naftą, daje w rezultacie możność umiejscowienia tej „brudnej" roboty w jednym punkcie, a więc zapewnia czystość na pozostałych stanowiskach stacji obsługi.

L.

Wyrównywacz, zwany niesłusznie dyferencjałem. Duże koło zębate to tryb talerzowy, mała zębatka na wałku z wieloklinem, to tryb atakujący. Wewnątrz obudowy trybu talerzowego widoczne satelity.

NOWA TECHNIKA

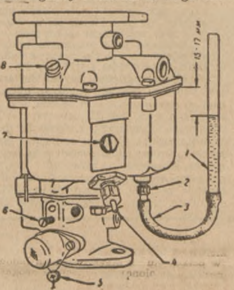
Udoskonalamy układ paliwowy Gaz-51

Doświadczenia eksploatacyjne wytwórni samochodów GAZ, spowodowały, że układ paliwowy i zasilania w paliwo, zostały w paru punktach zmienione. Wiąże się z tym i zmiana pewnych metod regulacji.

Nowy typ gaźnika K-49 A, charakteryzuje przede wszystkim pojedyńczy pływak, pompka przyspieszająca niezależna od oszczędzacza, rozpylacz powietrza dla biegu luzem, oraz wykorzystanie regulacji mieszanki na biegu luzem.

Pompka przyspieszająca, której dźwignia zaopatrzona jest w dwa otwory (większe i mniejsze podawanie paliwa) za jednym naciśnięciem daje wtrysk od 0,6 do 0,8 cm^3 paliwa. Pamiętać należy, że ustawienie na bogatszy wtrysk winno być tylko stosowane w okresie zimowym.

Gaźnik jest zaopatrzony w tabliczkę fabryczną zezwalającą na skontrolowanie odpowiednich wielkości rozpylaczy. Dopuszczalne odchylenia przy próbie wodą w temperaturze + 20° C i pod ciśnieniem 1 m. słupa wody nie mogą przekraczać $+-$ 8 cm^3 dla rozpylacza głównego i kompensacyjnego i $+-3$ cm^3 dla biegu jałowego.



Sprawdzenie poziomu paliwa w nowym gaźniku daje się łatwo przeprowadzić przez zastosowanie końcówki metalowej (2) rurki gumowej (3) i rurki szklanej (1). Poziom, tak jak to przedstawia załączony rysunek, winien znajdować się poniżej krawędzi komory pływakowej o 15 do 17 mm. Kontrola powinna być przeprowadzona po podpompowaniu paliwa pompką ręczną w okresie 5 minut. Zezwoli to na obserwację szczelności igły zamykającej dopływ.

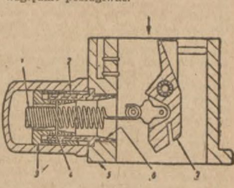
Regulacja igły głównego rozpylacza winna był prawidłowa przy odkręcaniu jej, od położenia wkręconego, o 2:¼ do 2:½ obrotu. W okresie zimowym odkręcenie można zwiększyć o ¼.

Regulacja wolnych obrotów na biegu luzem, może być tylko przeprowadzona na silniku odpowiednio zagrzanym, którego zawory ssące mają ustawione luzy 0,28 mm, a wydechowe 0,30 mm. Nie trzeba dodawać, że punkt zapłonu musi ściśle odpowiadać fabrycznemu ustawieniu.

Zużycie paliwa na wolnych obrotach nie przekracza 1,6 litra na godzinę.

Regulator obrotów silnika GAZ-51, oparty jest na wykorzystaniu siły przepływu powietrza i oporu sprężyny ustalającej. Przepustnica regulatora, posiada opływowy kształt z jednego boku i niesymetrycznie ściętą krawędź od połowy w dół z drugiego (patrz rysunek). Strumień powietrza w miarę zwiększania obrotów silnika, zaczyna wychylać górę przepustnicy w lewo, czym zostaje naciągnięta sprężyna. Regulator ogranicza obroty do 2700 — 2900, co odpowiada na przełożeniu bezpośrednim szybkości 68—72 km/godz. Regulator jest plombowany i nie wolno robić w nim żadnych zmian, chyba tylko powtórnej regulacji w wypadku uszkodzenia i to tylko w warsztatach pod kierownictwem doświadczonego fachowca silnikowego.

Zbiornik benzynowy o pojemności 105 litrów jest umieszczony z lewej strony ramy pod skrzynią ładunkową. W nowszym wydaniu szyjka wlewowa jest złożona z dwóch wyciąganych elementów, które zabezpieczają przed rozlaniem paliwa. U wylotu szyjki znajduje się siatka filtrująca, którą należy się bezwzględnie posługiwać.

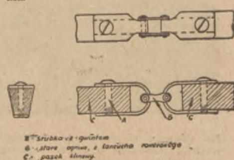


Ostatnią zmianą jest zastosowanie regulacji, podgrzewania rury ssącej. Klapka podgrzewacza i śruba zabezpieczająca zezwala na ustawienie przelotu spalin bez podgrzewania mieszanki (lato) lub na podgrzewanie rury ssącej (zima). Dobranie położenia pośredniego może być stosowane przy niskich temperaturach wiosny i jesieni.

Konstruktorzy radzieccy w dalszym ciągu udoskonalają produkty wytwórni samochodowych, podkreślając tym wyższość techniki socjalistycznej, dbającej w pierwszym rzędzie o nowoczesność mechanizmów i podniesienie eksploatacji na najwyższy poziom.

Kierowca RACJONALIZATOR

Z wiadomości obozowych nadsyłanych obficie do naszej Redakcji wybraliśmy parę drobiazgów racjonalizatorskich, zastosowanych z powodzeniem w praktyce przez kierowców służby samochodowej, aby przez ich opublikowanie zapoznać innych kolegów z możliwościami poradzenia sobie w momencie nieoczekiwanego uszkodzenia.



Kierowca Budzyński nadesłał rysunek i opis prostego urządzenia pozwalającego na dalszą jazdę po rozerwaniu paska klinowego lub umożliwiając zastosowanie dłuższego paska, a nawet łączenia dwóch krótkich w jedną całość. Potrzebnymi elementami do budowy zamka czy też spinacza, jest niewielki odcinek płaskownika z t..dego metalu, ogniwko łańcucha motocyklowego 5/8 i dwie śrubki. Całość nie jest trudna w wykonaniu, ale wymaga dokładnego płaskownika, dopasowania otworów i nagwintowania ich oraz dobrania odpowiedniej długości śrub. Przed zastosowaniem podobnego urządzenia należy przekonać się czy na drodze paska klinowego nie znajdują się, jakieś punkty o które mógłby zahaczyć metalowy spinacz.

BA.

TECHNIKA naszych przyjaciół

Uczeni rosyjscy — prawdziwi wynalazcy samochodu

„Nauka nie idzie w las" — mówi stare nasze przysłowie. Nic więc dziwnego, że uczeni i inżynierowie kapitalistyczni nauczyli się grabić za przykładem swoich panów — bankierów i fabrykantów cudzą własność. Tak jak wyzyskiwacze usiłują podporządkować sobie inne narody by móc czerpać z nich zyski (Malaje, Korea), inżynierowie kapitalistyczni przypisują sobie prawo pierwszeństwa... oczywiście do zysków z wynalazków, które wcale nie są ich zasługą.

Rozgłosili więc na przykład na cały świat że, samochód, czy też traktor to właśnie ich odkrycia i wszyscy teraz winni nabijać im i ich panom — bankierom kieszenie za patenty. Zobaczmy jednakże jak to naprawdę było z tym samochodem.

Poprzednikiem samochodu powszechnie uznanym przez historyków techniki jest drezyna. Wynalazł ją i zbudował po raz pierwszy w Petersburg chłop rosyjski z Niżegrodskiej guberni, Leontij Szamszurenkow. Ciemnota carskich urzędników nie pozwoliła jednakże szerzej zastosować wielkiego odkrycia rosyjskiego chłopa. Mimo to w kilkanaście lat później w roku 1791 sławny mechanik rosyjski Iwan Petrowicz Kulibin powraca znów do genialnej myśli Szamszurenkowa i buduje pierwszy prototyp samochodu, który dopiero w wiele dziesiątków lat później miał stać się wzorem dla wynalazców i konstruktorów.

Był to pojazd poruszający się na trzech kołach, mogący wieźć 3 osoby, z których dwoje pasażerów siedziało z przodu, kierowca zaś z tyłu. Naciskał on na zmianę 2 pedały, które poruszały mechanizm przeniesienia i skolei uruchamiały koła. W celu zapewnienia pojazdowi regularności jazdy Kulibin w swoim pierwowzorze samochodu poraz pierwszy w świecie wprowadził koło zamachowe oraz sprężynowe hamulce, działające na tylną oś.



W roku 1830 zbrojmistrz artyleryjski K. Jankiewicz wraz z swoimi towarzyszami - mechanikami, rozwijając dalej pomysł genialnych twórców pierwszych samobieżnych pojazdów mechanicznych na świecie buduje pojazd zaopatrzony w silnik parowy. Nazywa go „Bystrokatem" Jest to pierwszy samochód parowy. Posiada on już szereg zalet konstrukcyjnych i eksploatacyjnych, czyniących go w pełni użytecznym dla transportu. A więc rozwija szybkość 30 wiorst na godzinę, wyposażony jest w hamulce i układ kierowniczy oraz resorowanie.

Niemalże w tym samym czasie buduje samochód parowy również i i drugi wielki konstruktor rosyjski Ammos Czerepanow. Pojazd jego wybudowany na Uralu, nazwany przez wynalazcę „Parowym słoniem" przez pewien czas ku zdumieniu ludności kursuje na drodze pomiędzy Górną i Dolną Sałdą.

Rozwojowi samochodów parowych stają jednakże na przeszkodzie oprócz głupoty carskich czynowników również i ówczesne rosyjskie bezdroża. Nic więc dziwnego, że projektodawca i konstruktor pierwszego parowego ciągnika Wasyl Piotrowicz Guriew pojazd swój zaopatruje w nadzwyczaj szerokie koła, umożliwiające mu poruszanie się po bezdrożach.

Od tej chwili rozwój samochodu i traktora w Rosji postępuje szybko naprzód. Fiodor Blinow i Jakow Mamin konstruują pierwsze na świecie traktory, a genialny wynalazca Ognesław Stefanowicz Kostowicz na 6 lat przed Gotliebem Daimlerem „uznanym" za wynalazcę samochodu, konstruuje swój pierwszy w świecie silnik benzynowy.

Wielkie wynalazki uczonych rosyjskich znajdują jednakże pełne urzeczywstnienie dopiero w Związku Radzieckim. Rewolucja Październikowa, która obaliła ustrój wyzysku i wyprowadziła Rosję z wiekowego zacofania na drogę najwspanialszego w świecie postępu, umasowiła wynalazek rosyjskich uczonych: samochód i traktor, oddając je tak, jak marzyli ich pierwsi twórcy, na usługi szerokich mas ludowych.

Z. W.

MELDUNKI NASZYCH KORESPONDENTÓW

W ODPOWIEDZI NA APEL

ogłoszony przez Redakcję „Za Kierownicą"

Na zebraniu ZMP w jednostce samochodowej, gdzie z-cą dowódcy do spraw politycznych jest oficer Brzuchala postanowiliśmy zorganizować Koło Korespondentów, które przystępuje do współpracy z prasą motoryzacyjną.

Kpr. pchor. Ciesiołkiewicz zapoznał nas z zadaniami korespondentów terenowych oraz udzielił praktycznych wskazówek w pisaniu artykułów, aby one pomogły w pracy i szkoleniu żołnierzy-kierowców i warsztatowców. Koło Korespondentów stanowią koledzy: Gaworski — przewodniczący, Kot, Osioł, Wilczyński, Lipka, Strzałkowski, Krawczykowski, Dziekański, Słodowy i Kryślak — członkowie.

W naszej pracy opieramy się również na pomocy dowództwa i organizacji partyjnej oraz korzystamy z doświadczeń Koła Korespondentów Oficerskiej Szkoły Samochodowej. Każdy z nas zobowiązał się napisać jeden artykuł tygodniowo. Zapewniamy redakcję „Za Kierownicą" o naszej stałej łączności i dowiedziemy, że potrafimy być nie tylko dobrymi samochodziarzami, ale i korespondentami.

Apelujemy do kolegów z innych jednostek samochodowych o zakładanie Kół Korespondentów.

szer. Kryślak Zdzisław
J. W. 3263.

Na zebraniu kierowców i mechaników jednostki kpr. pchor. Z. Ciesiołkiewicz wygłosił pogadankę o znaczeniu pracy korespondenta. Wkrótce potem zapadła uchwała powołująca do życia Koło Korespondentnów J. W. 3263.

NOWI KORESPONDENCI

Do Redakcji Pism Motoryzacyjnych Departamentu napływają dalsze zgłoszenia na korespondentów — zarówno indywidualne, jak i nowych Kół.

Koła Korespondentów dla współpracy z wojskową prasą motoryzacyjną zgłosiły następujące jednostki:

jw 3263, jw 2637, jw 3675, jw 3726, jw 2584, jw 3576, jw 2134, jw1157, jw 1168, jw 2137.

Oficerów Służby Samochodowej oraz aparat polityczny wymienionych jednostek prosimy o roztoczenie opieki i udzielenie pomocy naszym nowym współpracownikom.

Jednocześnie do stałej współpracy zobowiązali się:

kanonierzy: Sęk, Wanat, Klainert, Lutkiewicz, Wręczycki, Skotnicki, Skoczylas, Kopeć, Szczurek, Kwiatkowski, Strzyga, Kaźmierczak, Mróz, Olcarczyk, Nyrek, Kapuścik, Janasz, Wartolski, Kozłowski, Zieliński, Nowakowski, Miedziń, Cyran, Kujawiński, Bróżdziak, Jasiński, Michalski, Adamczyk i Kurek. Bomb. Jacek. Szereg. Grygier, Słociński, Gajdaczek, Cegiarek, Lorenc, Zwoliński, Józefowicz, Szczapski, Binlecki, Rudnicki, Natonik, Szczęśniak, Wasilewski, Sztoch i Kowalewski,. Kpr. Żurawski i Gaworski.

Czekamy koledzy na nadesłanie Waszych korespondencji.

WZOROWA PRACA ARTYLERZYSTÓW I KIEROWCÓW

Samochody jednostki artyleryjskiej oficera Santora stanowią słuszną dumę służby samochodowej całego obozu. Czyste, zawsze sprawne technicznie z przepisowo zaplombowanymi licznikami gotowe są w każdej chwili przewieść działa na stanowiska nakazane przez dowództwo.

W jednostce oficera Santora park polowy jest wzorowo urządzony. Samochody zabezpieczono przed szkodliwym działaniem słońca i deszczu. Dobrze pracuje parkowa stacja obsługi i stale wzrasta poziom fachowego i bojowego wyszkolenia kierowców. Nie gorzej znają się na „tajemnicach" samochodu kanonierzy, niż kierowcy, którzy wyćwiczeni są również w obsłudze działa.

Podstawą stale osiąganych przez jednostkę oficera Santora doskonałych wyników ćwiczebnych i pochwał za wzorowy stan samochodów, jest stare frontowe hasło: SAMOCHÓD I DZIAŁO TO JEDNOŚĆ". Hasło to w całej jednostce stało się zasadą codziennej żołnierskiej służby.



Wzorowy kierowca Kacperek Zenon w masce p-gazowej udaje się na strzelanie. Jest on również przodownikiem wyszkolenia bojowego.

W ubiegłym tygodniu jednostka oficera Santora wzięła udział w strzelaniu w maskach gazowych. Już od pierwszej chwili współpraca artylerzystów i kierowców dała dobre wyniki. Wzorowi działonowi tak, jak kpr. Dębiec i inni zbadali stan techniczny samochodów, sprawdzili jeszcze raz zatankowanie w benzynę i stan materiałów pędnych, wyposażenie w dokumenty itp. Na skutek tego wszystkie samochody wyjechały na ćwiczenie i ani jedno działo nie pozostało z powodu niesprawności samochodu. Również i na punkcie kontrolnym nie było żadnych trudności. Krótkie badanie wykazało pełną sprawność samochodów i formalność dokumentów.

W czasie ćwiczeń kierowcy tak, jak dzieje się to zawsze w jednostce oficera Santora nie tracili czasu, lecz ćwiczyli się w chronieniu samochodu, wykonywaniu przeglądu technicznego i powtarzali ustalone z artylerzystami znaki porozumiewawcze.

Po zakończeniu strzelania samochody natychmiast podjechały na stanowiska ogniowe i przywiozły działa spowrotem na miejsce postoju jednostki. Dokładny przegląd techniczny, który kierowcy przeprowadzili w czasie strzelania spowodował, że również i w drodze, mimo bardzo trudnych warunków terenowych nie było ani jednego wypadku niesprawności samochodu i zatrzymania kolumny marszowej.

W parku polowym przystąpiono po powrocie natychmiast do pracy. Artylerzyści wyczyścili działa, poczym dopomogli kierowcom w dokładnym oczyszczeniu samochodów. Zakończenie pracy stanowił przegląd techniczny i zatankowanie poczym d-cy działonów wraz z mechanikiem jednostki przejrzeli powtórnie samochody.

Uroczyste zakończenie stanowiło udzielenie przez dowódcę pochwał artylerzystom, którzy wyróżnili się w strzelaniu oraz kierowcom, którzy wzorowo okopali i zamaskowali swe samochody oraz najstaranniej przeprowadzili przegląd techniczny. Wyróżniony został kierowca kan. Kacperek Zenon.

Już wieczorem dzięki wspólnej pracy całego działonu w czyszczeniu samochodu i trosce d-ców działonów o stan techniczny samochodów, o którym muszą oni codziennie meldować swym przełożonym, a ci z kolei oficerowi Santorowi, tabor jednostki gotowy b[illegible] do wykonania dalszych zadań ćwiczebnych.

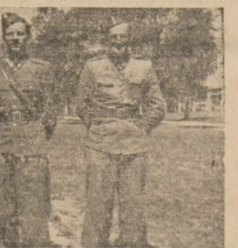
Wzorowo współpracujących kierowców i artylerzystów nie zaskoczyłby żaden alarm. Jednostka oficera Santora jest bowiem zgodnie z 1. majowym rozkazem Ministra Obrony Narodowej zawsze w pełnej gotowości bojowej.

Z. Wil.

(zdjęcie poniżej)

Wzorowy d-ca jednostki artyleryjskiej oficer Santor (w środku) wraz z oficerami Sobieslakiem, Szprutą i st. mechanikiem ogniomistrzem Leszczyńskim dokonuje codziennego przeglądu samochodowego.





Kierowcy realizują powzięte zobowiązania lipcowe

Dowódca pododdziału samochodowego, planując pracę przy budowie PSOS długo zastanawiał się w jaki sposób zorganizować pracę, aby stacja stanęła w jak najkrótszym czasie. Trzeba przyznać, że praca została zaplanowana dobrze. Lecz na tempo pracy i termin jej wykonania wpłynął inny czynnik. W naszym podziale bowiem istnieje mocna organizacja ZMP-owska, skupiająca w swych szeregach najlepszych żołnierzy. Każdy kierowca naszej jednostki jest świadomy swego celu. Prawie każdy z nich to ZMP-owiec. Wiedzą oni dokładnie, że aby wykonać wszystkie zadania bojowe postawione przez dowództwo, muszą mieć wzorowo utrzymane wozy. A utrzymać je można wówczas, gdy jednostka posiada dobrą stację obsługi. Dlatego też przystąpiliśmy wspólnie do budowy stacji z pełnym zapałem.

Kpr. Jaworski bardziej obeznany z pracą ciesielską, obejmuje pracę przy budowie warsztatu. Za nim bomb. Milczarek, dobry kierowca ZMP-owiec wraz z bomb. Krampilcem zobowiązują się wybudować dwa kanały. Oczywiście od pierwszej chwili prac zawiązują współzawodnictwo dzięki czemu praca zostaje ukończona jeszcze tego samego dnia. Miło było również popatrzeć na uwijających się przy układaniu podłogi momb. Jasińskiego i Włoszczyńskiego, wiedzieli oni, że od terminu wykonania ich pracy zależy przebieg dalszych robót. Właśnie kpr. Mędyk oczekuje na ustawianie swej tokarki i szlifierki. Kpr. Mędyk to dobry mechanik samochodowy i stary aktywista ZMP-owski. Robotę swoją zawsze wykonuje dokładnie i sumiennie.

Na zajęciach politycznych dowódca mówił nam, że każda praca musi być dokładnie zaplanowana, że nasza Polska Ludowa dzisiaj odnosi swoje sukcesy jedynie dzięki planowej gospodarce i pracy. Toteż w czasie zajęć świetlicowych postanawiamy zrobić zebranie ZMP, aby omówić dalszy przebieg budowy i powziąć konkretne zobowiązania. Na zebraniu wszyscy zgodnie stwierdziliśmy, że wszystkie swe osiągnięcia zawdzięczamy przede wszystkim pracy zespołowej.

Przewodniczący koła będąc zawsze przykładem w pracy bierze pierwszy zobowiązanie doprowadzenia światła do garażu, a tym samym i do całej jednostki. Do niego przyłącza się bomb. Guzowski i inni. Zobowiązanie ma być wykonane w ciągu trzech dni. Kpr. Bujnowicz — racjonalizator podjął się ustawić dwa przenośniki do przeglądu i smarowania samochodów oraz uruchomić studnię zabezpieczającą w wodę całą jednostkę. Bomb. Pawęta i bom. Kozłowski zbudują rampę do mycia wozów. Po tym zebraniu każdy miał swoje zadanie i wiedział jak je realizować.

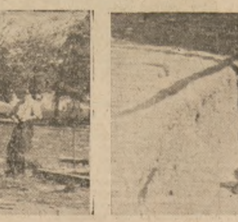
Zobowiązania te zostały wszystkie wykonane przedterminowo. PSOS została wybudowana wzorowo. Będący na kontroli przedstawiciel OW powiedział, że nasza stacja zajęła pierwsze miejsce w Okręgu i służy jako wzór dla pozostałych jednostek. Dowództwo jednostki w uznaniu za socjalistyczny stosunek do pracy awansowało wyróżniających się oraz udzieliło pochwały i nagrody. U niejednego z nich napewno znajdzie się odznaka „Wzorowy żołnierz", o którą tak intensywnie walczyli.

Po całkowitym ukończeniu pracy zostało zwołane ponownie zebranie Koła ZMP. Każdy z nas złożył z dumą sprawozdanie ze spełnione zaszczytnie obowiązku. A następnie wiedząc z gazet o czynie lipcowym podejmowanym przez klasę robotniczą, my również na swoim odcinku podejmujemy czyn lipcowy. Będziemy walczyć, aby nasz pododdział był zawsze przodującym, będziemy powiększać szeregi przodowników wyszkolenia. Znowóż kpr. Bujnowicz bierze zobowiązanie udoskonalenia niektórych urządzeń w garażach. Bomb. Ratajczak udekoruje ładnie świetlicę, w której w święto Polski Ludowej zbierzemy się podsumować nasz wkład w budowę socjalizmu, podsumujemy osiągnięcia naszej organizacji ZMP.

Marczak kpr.
J. W. 1258

W krótkim czasie dzięki wytrwałej pracy kpr. Zydera, kan. Abrowskiego, Pawenta i Kałużyńskiego stanął na terenie naszego obozu magazyn MPS (zdjęcie po lewej). Natomiast do obmurowania kanału stanęła „trójka murarska" jednostki bomb. Krampil. kan. Milczarek i Jóźwiak.







„Za Kierownicą", Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418, Tel. 89680, wewn. 2974, Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 19100, Druk, Z.G.P.W. Zam. 1227 B-114592